

PATENT APPLICATION

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re the application of:

Attorney Docket No.: 2418.60US01

Hideki Kawabe et al.

Application No.: Unknown

Filed: *Of Even Date*

For: SEAT MOUNTING DEVICES

---

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Mail Stop Patent Application  
Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

Enclosed is a certified copy of Japanese Patent Application No. 2002-273776 to which the above-identified U.S. patent application corresponds.

Respectfully submitted,



Douglas J. Christensen  
Registration No. 35,480

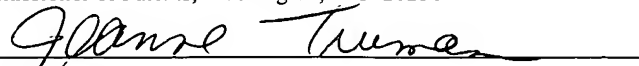
Customer No. 24113  
Patterson, Thuent, Skaar & Christensen, P.A.  
4800 IDS Center  
80 South 8th Street  
Minneapolis, Minnesota 55402-2100  
Telephone: (612) 349-3001

*Please grant any extension of time necessary for entry; charge any fee due to Deposit Account No. 16-0631.*

CERTIFICATE OF EXPRESS MAIL

"Express Mail" mailing label number EV319195647US. Date of Deposit: September 16, 2003. I hereby certify that this paper is being deposited with the United States Postal Service "Express Mail Post Office to Addressee" service under 37 C.F.R. § 1.10 on the date indicated above and is addressed to the Assistant Commissioner of Patents, Washington, D.C. 20231.

Jeanne Truman  
Name of Person Making Deposit

  
Signature

日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日            2 0 0 2 年    9 月 1 9 日  
Date of Application:

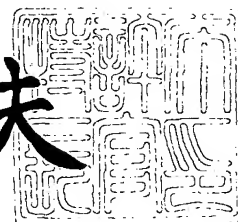
出 願 番 号            特 願 2 0 0 2 - 2 7 3 7 7 6  
Application Number:  
[ST. 10/C] :            [ J P 2 0 0 2 - 2 7 3 7 7 6 ]

出      願      人            ア ラ コ 株 式 会 社  
Applicant(s):

2 0 0 3 年    7 月 2 4 日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今 井 康 夫



出証番号    出証特 2 0 0 3 - 3 0 5 8 8 1 5

【書類名】 特許願

【整理番号】 020434

【提出日】 平成14年 9月19日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B60N 2/44

【発明者】

    【住所又は居所】 愛知県豊田市吉原町上藤池 2 5 番地 アラコ株式会社内

    【氏名】 河邊 秀樹

【発明者】

    【住所又は居所】 愛知県豊田市吉原町上藤池 2 5 番地 アラコ株式会社内

    【氏名】 奥川 明義

【特許出願人】

    【識別番号】 000101639

    【氏名又は名称】 アラコ株式会社

【代理人】

    【識別番号】 100064344

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 岡田 英彦

    【電話番号】 (052)221-6141

【選任した代理人】

    【識別番号】 100087907

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 福田 鉄男

【選任した代理人】

    【識別番号】 100095278

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 犬飼 達彦

## 【選任した代理人】

【識別番号】 100105728

【弁理士】

【氏名又は名称】 中村 敦子

## 【手数料の表示】

【予納台帳番号】 002875

【納付金額】 21,000円

## 【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両用シートの脱着装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 シートを車体側に対して脱着することが可能な車両用シートの脱着装置であって、

前記シート側あるいは前記車体側の一方側に設けられたロック機構と、他方側に設けられて前記ロック機構によりロックされる被ロック部材とを備え、前記ロック機構は少なくとも二箇所に配置されており、かつこれらのロック機構は連結部材によって互いに連動するように構成され、前記ロック機構および前記被ロック部材は前記シートの一方向の動作によって相互に脱着できるようになっているとともに、前記ロック機構は操作部材の操作によって前記連結部材を通じてロックの解除が可能になっている車両用シートの脱着装置。

【請求項 2】 請求項 1 に記載された車両用シートの脱着装置であって、  
ロック機構を互いに連動させるための連結部材はロッドであり、このロッドの軸上に操作部材が結合されている車両用シートの脱着装置。

【請求項 3】 請求項 1 または 2 に記載された車両用シートの脱着装置であって、

シートは、その使用状態から車内の側壁に立て掛けた収納状態に作動させることが可能な形式であり、ロック状態でのロック機構および被ロック部材は、前記シートを使用状態あるいは収納状態に作動させるときのヒンジとして機能するようになっている車両用シートの脱着装置。

【請求項 4】 請求項 1, 2 または 3 に記載された車両用シートの脱着装置であって、

ロック機構が車体側に設けられ、被ロック部材がシート側に設けられている車両用シートの脱着装置。

【請求項 5】 請求項 4 に記載された車両用シートの脱着装置であって、  
被ロック部材は、シートを車体側に対して脱着するとき、あるいは車体側から取り外したときの把持部となる位置に設けられている車両用シートの脱着装置。

【請求項 6】 請求項 1, 2, 3, 4 または 5 に記載された車両用シートの

脱着装置であって、

ロック機構は、被ロック部材をロックするためのフックと、このフックをロック位置で規制するためのラチェットとを備え、操作部材は、操作側レバー部とロック機構に操作力を伝える作用側レバー部とに分離され、操作の初期では前記操作側レバー部が前記作用側レバー部に対して相対的に動いて前記ラチェットによる前記フックの位置規制を解除し、その後に前記操作側レバー部および前記作用側レバー部が一体的に動いて前記フックによる前記被ロック部材のロックを解除するように設定されている車両用シートの脱着装置。

#### 【発明の詳細な説明】

##### 【0001】

#### 【発明の属する技術分野】

本発明は、車両用シートのなかでも車体側に対して脱着することが可能な車両用シートの脱着装置に関する。

##### 【0002】

#### 【従来の技術】

この種の脱着装置においては、例えば特許文献1に開示されている技術が既に知られている。この技術では、車体側にバーが設けられており、このバーはその両端部が車体側に支持されているとともに、軸上の二箇所に受け部材がそれぞれ固定されている。一方、シート側には、両受け部材と対応するように配置された一対の被受け部材と、離脱規制手段とが設けられている。シートが車体側に装着された状態では、両受け部材に対して両被受け部材がバーの軸線に沿った一方向から個々に挿入されて相互に結合されている。

##### 【0003】

結合状態における被受け部材を、バーの軸線に沿って受け部材から引き離す方向の動作は、離脱規制手段によって規制されている。なお離脱規制手段は、一つのロックレバーを備え、このロックレバーが片方の受け部材に対し、被受け部材の挿入方向とは反対側から係合している。つまり、両受け部材と両被受け部材とは、一つのロックレバーにより、それぞれ結合状態でロックされている。

##### 【0004】

シートを車体側から離脱させるには、離脱規制手段の操作レバーを操作することによって片方の受け部材に対するロックレバーの係合（ロック）を解除する。これによって受け部材から被受け部材を引き離す動作の規制が解かれるので、シートを車体側のバーに沿ってスライドさせ、両受け部材から両被受け部材を退行させて相互の結合を外し、シートを離脱させる。

#### 【0005】

##### 【特許文献1】

特開平10-236198号公報

#### 【0006】

##### 【発明が解決しようとする課題】

従来の脱着装置にあつては、受け部材と被受け部材とは二箇所に配置されているものの、これらを結合状態にロックしている離脱規制手段のロックレバーは一つである。このため、シートを車体側に装着した状態において、何らかの原因で受け部材に対するロックレバーの係合が外れると、個々の受け部材から被受け部材を引き離す動作の規制が解除されてしまう。また車体側に対するシートの脱着は、このシートをバーに沿ってスライドさせる動作と、シートを上げ下げする動作との複合動作が必要となる。

本発明は従来の課題を解決しようとするもので、その目的は、シートを車体側に装着した状態でのロックを安定したものとし、かつシートの脱着操作を簡素化することである。

#### 【0007】

##### 【課題を解決するための手段】

本発明は前記目的を達成するためのもので、請求項1に記載の発明は、シートを車体側に対して脱着することが可能な車両用シートの脱着装置であつて、前記シート側あるいは前記車体側の一方側に設けられたロック機構と、他方側に設けられて前記ロック機構によりロックされる被ロック部材とを備えている。前記ロック機構は少なくとも二箇所に配置されており、かつこれらのロック機構は連結部材によって互いに連動するように構成されている。前記ロック機構および前記被ロック部材は、前記シートの一方向の動作によって相互に脱着できるようにな

っている。前記ロック機構は、操作部材の操作によって前記連結部材を通じてロックの解除が可能になっている。

このように少なくとも二箇所に配置されているロック機構により、安定したロック状態が得られる。そして、これらのロック機構が操作部材の一操作でロック解除されるとともに、シートの一方向の動作によってロック機構と被ロック部材との脱着を行うことができることから、シートの脱着操作が簡素化される。

#### 【0008】

請求項2に記載の発明は、請求項1に記載された車両用シートの脱着装置であって、ロック機構を互いに連動させるための連結部材はロッドであり、このロッドの軸上に操作部材が結合されている。

これによってロック機構相互の連動性がよく、ロックおよびロック解除の信頼性が高まる。

#### 【0009】

請求項3に記載の発明は、請求項1または2に記載された車両用シートの脱着装置であって、シートは、その使用状態から車内の側壁に立て掛けた収納状態に作動させることが可能な形式である。またロック状態でのロック機構および被ロック部材は、前記シートを使用状態あるいは収納状態に作動させるときのヒンジとして機能するようになっている。

この場合、少なくとも二箇所に配置されているロック機構と被ロック部材とがヒンジとして機能するので、シートを使用状態あるいは収納状態に作動させるときの動きが安定する。

#### 【0010】

請求項4に記載の発明は、請求項1、2または3に記載された車両用シートの脱着装置であって、ロック機構が車体側に設けられ、被ロック部材がシート側に設けられている。

これによってシート側の軽量化が可能になり、車体側から取り外したシートを運ぶのが容易になる。

#### 【0011】

請求項5に記載の発明は、請求項4に記載された車両用シートの脱着装置であ



って、被ロック部材は、シートを車体側に対して脱着するとき、あるいは車体側から取り外したときの把持部となる位置に設けられている。

この場合には、被ロック部材を把持することにより、車体側から取り外されたシートの取り扱いが容易となる。

#### 【0012】

請求項6に記載の発明は、請求項1, 2, 3, 4または5に記載された車両用シートの脱着装置であって、ロック機構は、被ロック部材をロックするためのフックと、このフックをロック位置で規制するためのラチェットとを備えている。操作部材は、操作側レバー部とロック機構に操作力を伝える作用側レバー部とに分離されている。そして操作の初期では、前記操作側レバー部が前記作用側レバー部に対して相対的に動いて前記ラチェットによる前記フックの位置規制を解除し、その後に前記操作側レバー部および前記作用側レバー部が一体的に動いて前記フックによる前記被ロック部材のロックを解除するように設定されている。

これにより、ロック機構のロック解除操作が格段に軽くなる。

#### 【0013】

##### 【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態を説明する。

図1は本発明の脱着装置が採用された車両用シートと車体側との関連部位を、相互に離脱させた状態で表した斜視図である。図2は同じく車両用シートと車体側との関連部位を、相互に装着させた状態で表した斜視図である。なお、図1は車外視であり、図2は車内視である。これらの図面でするように、車体側の構成部材であるクォータトリムTには、ロックアッセンブリケース10が組み付けられている。このケース10は、ベース12、インナカバー14およびアウトカバー15によって構成されている。ベース12に対しては、後で説明するロック機構20が組み付けられており、その外側からインナカバー14が被せ付けられる。アウトカバー15は、インナカバー14に対して、その上面の開放部を被うように取り付けられる。

#### 【0014】

シート40は、車体側（クォータトリムT側）に対して脱着でき、また、後述

するように車内の側壁に立て掛けた収納状態（スペースアップ状態）に作動させることができる形式である。シート40は、シートクッション41とシートバック42とを備え、シートクッション41の車外側（ロックアッセンブリケース10側）の側部には、前後に長いバー43が設けられている。このバー43が、ケース10内のロック機構20に対する被ロック部材としての役目を果たす。一方、シートバック42は、リクライニング機構44によって図1の仮想線で示す起立状態に保持され、かつこの起立状態から後方向への倒し角度を調整することが可能である。また、シートバック42は、図1の実線で示すようにシートクッション41の上に重ねた前倒状態で保持することができる。車体側に対するシート40の脱着操作は、シートバック42の前倒状態において行われる。

#### 【0015】

図3はロック機構20とバー43との関連部位を表した拡大断面図である。図4はロック機構20を図2の一部と対応させて表した斜視図である。図5はロック機構20のロック状態を表した側面図、図6はロック機構20のロック解除状態を表した側面図である。ロック機構20の主要な構成部材は、ベース12の側壁13に形成されている受け部13a、この側壁13に組み付けられたフック21とラチェット23に大別される。そして、このロック機構20は、ベース12の両サイド（車両の前後両側）に配置されており、相互が連結部材（ロック用ロッド26およびラチェット用ロッド28）によって連動するようになっている。

#### 【0016】

受け部13aは、側壁13に対して上面側が開放したU字形状をしており、ここにシート40のバー43を受け入れることが可能である。この受け部13aには樹脂部材13bが取り付けられており（主として図3を参照）、この樹脂部材13bによってバー43を受け止めたときの衝撃や異音を抑えるようになっている。なお、図3で示すようにバー43の端部は、シートクッション41のシートフレーム41aに固定され、その外側がカバー41bで被われた構造になっている。

#### 【0017】

フック21は、側壁13に対し、支軸22によって回動可能に取り付けられて

いる。フック 21 は、図 5 のロック状態において受け部 13 a で受け止められているバー 43 を上側から押さえ込むように機能する円弧状の追い込み面 21 a を備えている。またフック 21 には、凸部 21 b と膨出部 21 c とが形成されている。凸部 21 b は、つぎに説明するラチェット 23 側に位置しており、膨出部 21 c は図 6 のロック解除状態において受け部 13 a の一部に臨むように位置している。ベース 12 の両サイドに配置されている両フック 21 は、ロック用ロッド 26 によって互いに連動するように結合されている。このロック用ロッド 26 と、側壁 13 に形成されている係止部 13 c との間には、引っ張り方向の弾性力を有するロックバネ 27 が掛けられている。

#### 【0018】

ロックバネ 27 の弾性力は、フック 21 が支軸 22 の軸線回りに回転することにより、ターンオーバー機能を果たす。つまり、図 5 のロック状態ではフック 21 を反時計回り方向に付勢し、図 6 のロック解除状態ではフック 21 を時計回り方向に付勢する。フック 21 における両方向の回転位置は、側壁 13 に設けられたストッパ（図示外）によってそれぞれ規制される。受け部 13 a にバー 43 が位置していない状態（図 4）において、フック 21 が反時計回り方向（ロック方向）に関して規制される回転位置は、図 5 のロック状態における回転位置を超えた位置に設定されている。この規制位置と、追い込み面 21 a の円弧形状とに基づき、ロックバネ 27 によるフック 21 の反時計回り方向への回転によって、バー 43 を受け部 13 a に押し込む（追い込む）ような機能を果たす。

なお、ロックバネ 27 については、その弾性力に応じてベース 12 の両サイドに設けてもよく、片側だけに設けてもよい。

#### 【0019】

ラチェット 23 は、側壁 13 に対し、支軸 24 によって回転可能に取り付けられている。ラチェット 23 は、フック 21 に隣接して配置されており、その回転端部がフック 21 の背面に干渉するようになっている。ベース 12 の両サイドに配置されている両ラチェット 23 は、ラチェット用ロッド 28 によって互いに連動するように結合されている。またラチェット 23 は、支軸 24 の軸上に組み付けられたトーシヨンバネ 25 により、反時計回り方向に付勢されている。この付

勢により、ラチェット 23 の端部は、図 5 のロック状態ではフック 21 における凸部 21b の下側に係合しており、図 6 のロック解除状態では凸部 21b の上側に係合している。したがって、ラチェット 23 は、フック 21 をロック状態あるいはロック解除状態に保持するためのインターロック機能を果たす。

#### 【0020】

ロック用ロッド 26 の軸上には、両ロック機構 20 のほぼ中間位置において、ロック解除用の操作部材であるレバー 30 が設けられている（図 4）。このレバー 30 は、操作側レバー部 31 と作用側レバー部 32 とに分かれており、かつ互いに結合軸 33 によって相対的に回動できるように結合されている。

#### 【0021】

図 7 はロック状態におけるレバー 30 を表した断面図、図 8 はロック解除状態におけるレバー 30 を表した断面図である。これらの図面からも明らかなように作用側レバー部 32 の先端部分 32a が、ロック用ロッド 26 に対して溶接などで固定されている。操作側レバー部 31 は、ラチェット用ロッド 28 に接触可能なカム部 31a を備えている。また操作側レバー部 31 と作用側レバー部 32 とは、結合軸 33 の軸上に組み付けられたバネ 34 によって相対的な回動方向へ付勢されており、結果として操作側レバー部 31 が結合軸 33 の軸回りに反時計回り方向へ付勢されている。

#### 【0022】

つづいて車体側に対するシート 40 の脱着操作について説明する。いま、シート 40 は車体側に装着された状態、つまり被ロック部材であるバー 43 がロックアッセンブリケース 10 内の両ロック機構 20 にロックされた状態（図 5）にあるものとする。このロック状態を解除するには、まず、シート 40 のシートバック 42 を先に述べたように前倒状態にするとともに、図 1, 3 で示すアウトカバー 15 をインナカバー 14 から外す。これによってインナカバー 14 の上面中央にレバー 30 が現れる。

#### 【0023】

そこで、このレバー 30 を押し下げるように操作すると、最初は操作側レバー部 31 だけが図 7 の仮想線で示す位置まで結合軸 33 の軸線回りに回動する。こ

れにより、操作側レバー部 31 のカム部 31a がラチェット用ロッド 28 に当たって、このロッド 28 を図 7 の仮想線の位置まで押し下げる。この結果、ラチェット 23 が図 5 の実線位置から仮想線で示す位置まで支軸 24 の軸線回りに回転し、ラチェット 23 の先端部がフック 21 の凸部 21b から外れ、フック 21 に対するインターロック機能が解除される。

#### 【0024】

操作側レバー部 31 が図 7 の仮想線で示す位置からさらに押されると、この操作側レバー部 31 のカム部 31a がラチェット用ロッド 28 を通過するとともに、操作側レバー部 31 と作用側レバー部 32 とが一体的に動いて、レバー 30 への操作力がロック用ロッド 26 に伝わる。これにより、フック 21 が支軸 22 の軸線回りに時計回り方向に回転し、図 6 で示すように追い込み面 21a が受け部 13a の開放部から退行したロック解除状態となる。

#### 【0025】

フック 21 がロック状態からロック解除状態まで回転する途中で、ロックバネ 27 の弾性力がターンオーバーし、フック 21 に対する付勢力がロック方向からロック解除方向に切り替わる。このロックバネ 27 の付勢力に基づき、フック 21 の膨出部 21c によってバー 43 が受け部 13a 内で、少し押し上げられる（図 6）。また操作側レバー部 31 のカム部 31a がラチェット用ロッド 28 を通過した時点で、ラチェット 23 はフリー状態になる。このため、ラチェット 23 はトーションバネ 25 の付勢力によって元の方向へ回転し、その先端部がフック 21 における凸部 21b の上側に係合する（図 6）。

#### 【0026】

このようにロック機構 20 のロック解除はレバー 30 の一操作でよく、ロック解除後は、バー 43 をロック機構 20 から外すことで、シート 40 を車体側から離脱させることができる。このときのシート 40 の取り扱いは、シートクッション 41 の側面に位置しているバー 43 を把持することで容易に行え、例えばシート 40 を楽に運ぶことができる。またロック解除状態のロック機構 20 は、フック 21 に対するロックバネ 27 の付勢力、およびラチェット 23 の係合によって安定している。したがって、車体側の振動といったような予期しない事由によっ

てフック 21 が簡単にロック状態に回転することは防止されている。

#### 【0027】

シート 40 を車体側に装着するには、バー 43 を受け部 13 a に置くことにより、このバー 43 によってフック 21 の膨出部 21 c が下方へ押される。これにより、フック 21 が支軸 22 の軸線回りに反時計回り方向へ回動し、凸部 21 b がラチェット 23 の先端部から外れる。これと並行してロックバネ 27 の弾性力が再びターンオーバーし、フック 21 に対する付勢力がロック解除方向からロック方向に切り替わる。したがって、フック 21 の追い込み面 21 a が受け部 13 a の開放部に進行してバー 43 を外側から受け部 13 a 内へ押さえ込む。これにより、ロック機構 20 がロック状態になって、シート 40 は車体側に装着された状態に保持される。

#### 【0028】

すでに説明したようにロック機構 20 のロック状態においては、ロックバネ 27 の付勢力を受けているフック 21 の追い込み面 21 a が、被ロック部材であるバー 43 を受け部 13 a に押し込む（追い込む）ように機能している。これに加えてフック 21 には、そのロック状態を保持するようにラチェット 23 によるインターロック機能が作用している。したがって、強力かつ安定したロック状態が得られ、使用状態のシート 40 に働く大荷重によってもロック状態が維持される。またロック状態でのバー 43 は、追い込み面 21 a からの押し込み力によって樹脂部材 13 b で受けられているため、このバー 43 の径方向ならびに軸線方向のガタ発生が抑えられ、振動による異音の発生が防止される。

#### 【0029】

ロック機構 20 は、ロックアッセンブリケース 10 の前後両側に配置され、バー 43 を軸線方向に関する二箇所でロックしている。しかしながら、レバー 30 の一操作によって両ロック機構 20 を共にロック解除できる。しかも、ロック機構 20 に対するバー 43 の脱着は、シート 40 をロックアッセンブリケース 10 に対して上げ下げするだけの一方向の操作で済む。また、脱着装置を構成するための要素として、シート 40 側には被ロック部材であるバー 43 が設けられているだけであり、シート 40 の軽量化を図っている。加えて、前記のようにバー 4

3を把持部として利用することにより、車体側から離脱させた状態でのシート40の取り扱いが容易となる。

#### 【0030】

先に説明したようにシート40は、車内のスペースアップのために収納することが可能であり、その場合にはシートバック42を前倒状態にし、ロック状態におけるロック機構20およびバー43をヒンジとしてシート40を車内の側壁に立て掛ける。このときのシート40の動作は、二箇所に配置されているロック機構20によって安定したものとなる。

#### 【0031】

なお車体側に対するシート40の装着時、あるいは離脱時を問わず、ロックアッセンブリケース10のインナカバー14にアウトカバー15を被せ付けることにより、このケース10は全面が被われた状態となる。したがって、車内の意匠性を損なうことがなく、またロック状態においてレバー30を誤って操作するといった事態も回避できる。

#### 【0032】

図9は操作部材であるレバー30の変更例を表した断面図である。この変更例では、操作側レバー部31のカム部31aを廃止し、代わりにベルト50が使用されている。その他の構成については、図7、8で示されている操作部材と同じである。ベルト50は、ベース12に固定されたガイド51に掛けられているとともに、その一端部がラチェット用ロッド28に結合され、他端部が操作側レバー部31の先端部に固定されたピン31bに結合されている。

#### 【0033】

ロック機構20のロックを解除する操作の初期において、操作側レバー部31だけが結合軸33の軸線回りに回転すると、ベルト50を通じてラチェット用ロッド28が引き下げられる。これにより、先に説明した場合と同様にラチェット23が支軸24の軸線回りに回転し、その先端部がフック21の凸部21bから外れ、フック21に対するインターロック機能が解除される。

#### 【0034】

以上は本発明の好ましい実施の形態を図面に関連して説明したが、この実施の

形態は本発明の趣旨から逸脱しない範囲で容易に変更または変形できるものである。

例えば、図面で示す実施の形態では、ロック機構 2 0 がロックアッセンブリケース 1 0 内の両側二箇所配置された例について説明したが、これらのロック機構 2 0 を三箇所以上に配置することも、当然可能である。また、シート 4 0 側の軽量化に対する要求度合いが低い場合には、シート 4 0 側にロック機構 2 0 を設け、車体側に被ロック部材（バー 4 3）を設けてもよい。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

車両用シートと車体側との関連部位を相互の離脱状態で表した斜視図

【図 2】

車両用シートと車体側との関連部位を相互の装着状態で表した斜視図

【図 3】

ロック機構とバーとの関連部位を表した拡大断面図

【図 4】

ロック機構を図 2 の一部と対応させて表した斜視図

【図 5】

ロック機構のロック状態を表した側面図

【図 6】

ロック機構のロック解除状態を表した側面図

【図 7】

ロック状態におけるレバーを表した断面図

【図 8】

ロック解除状態におけるレバーを表した断面図

【図 9】

レバーの変更例を表した断面図

【符号の説明】

2 0    ロック機構

2 6    ロック用ロッド（連結部材）



2 8 ラチェット用ロッド（連結部材）

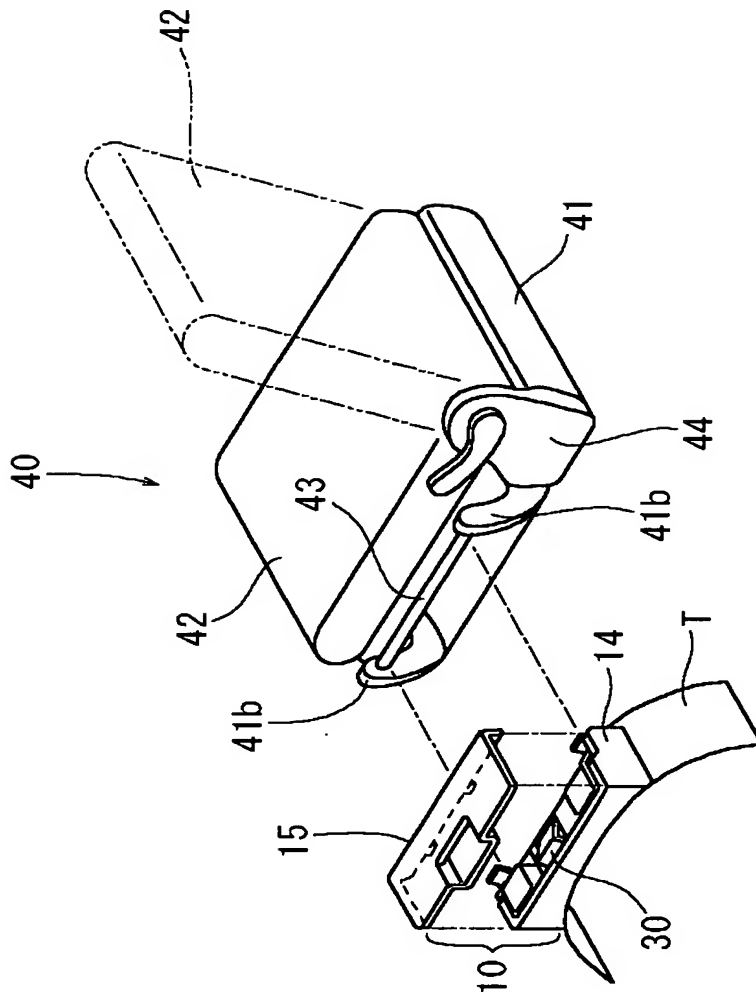
3 0 レバー（操作部材）

4 0 シート

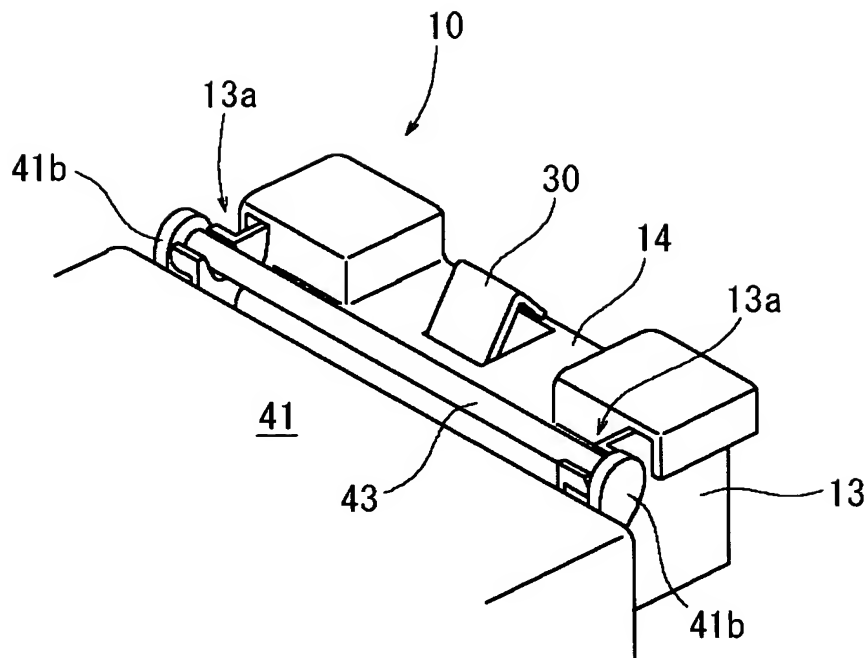
4 3 バー（被ロック部材）

【書類名】 図面

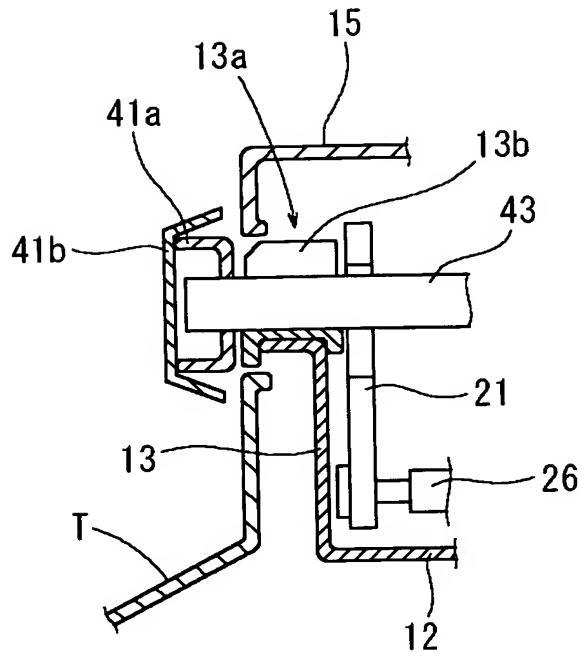
【図 1】



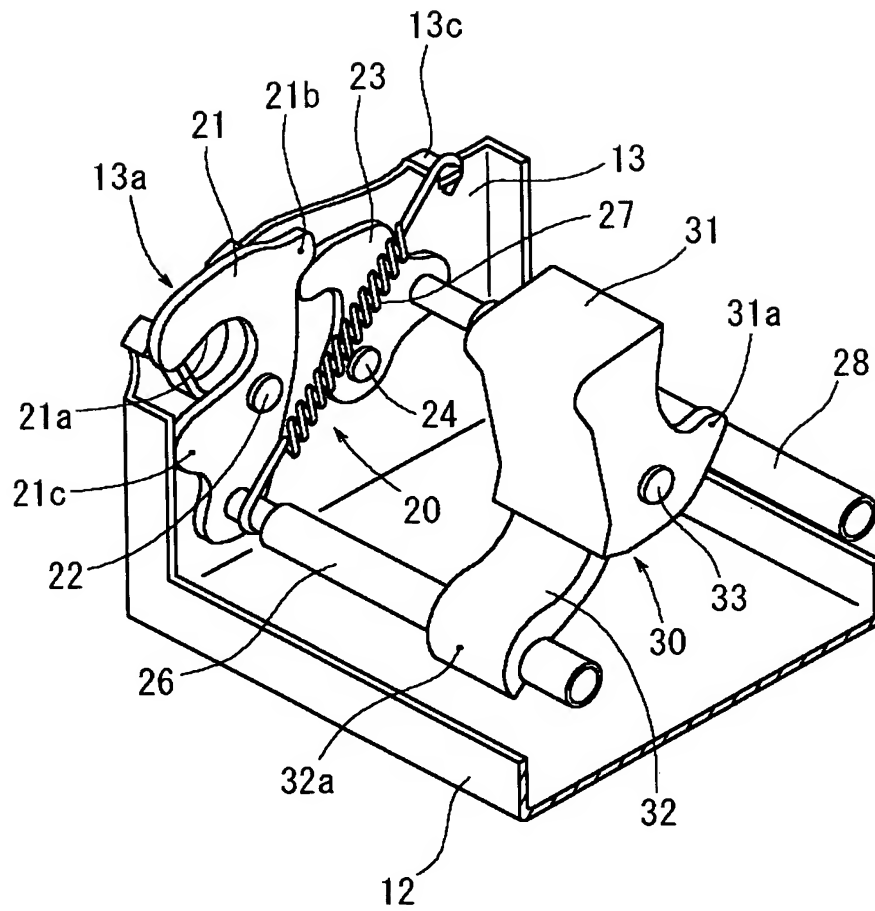
【図 2】



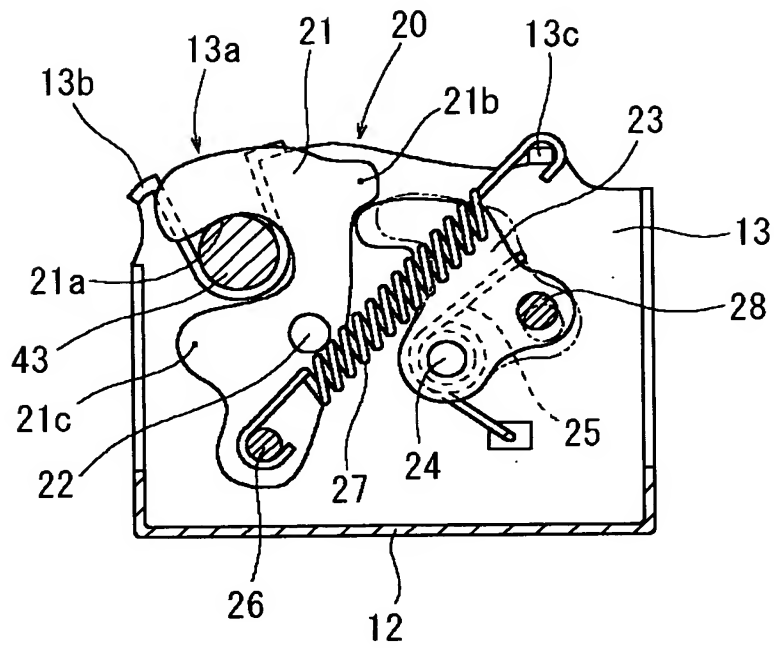
【図 3】



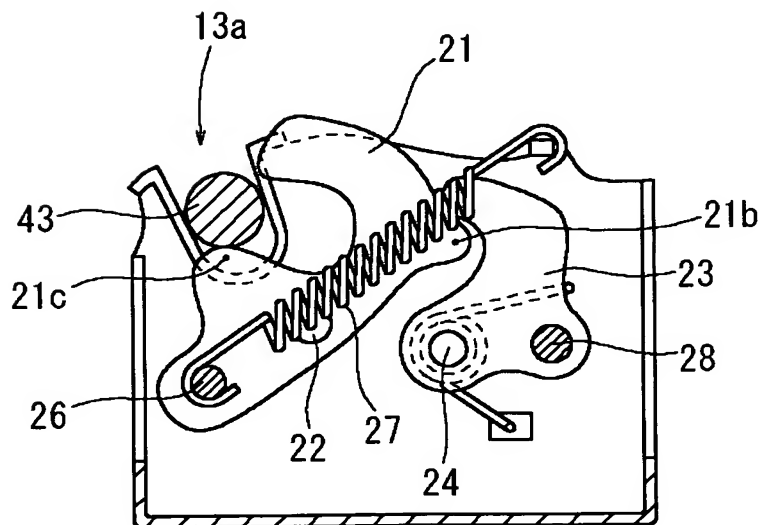
【図 4】



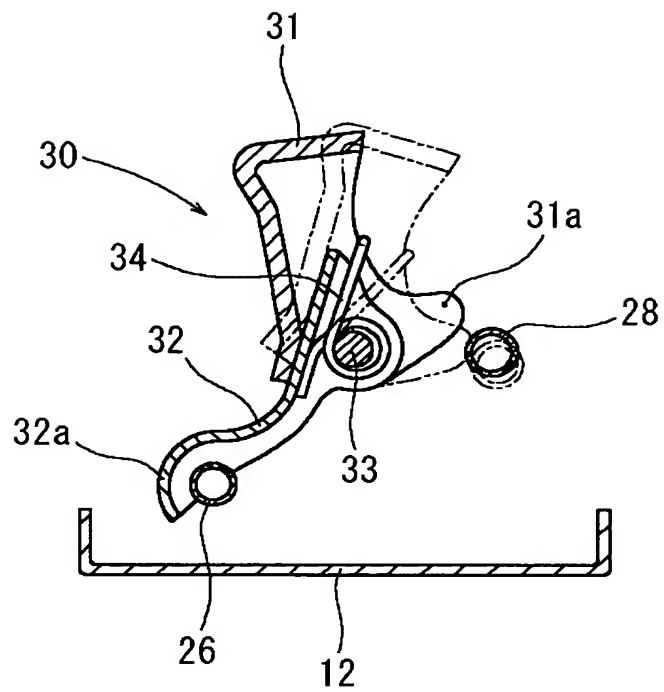
【図 5】



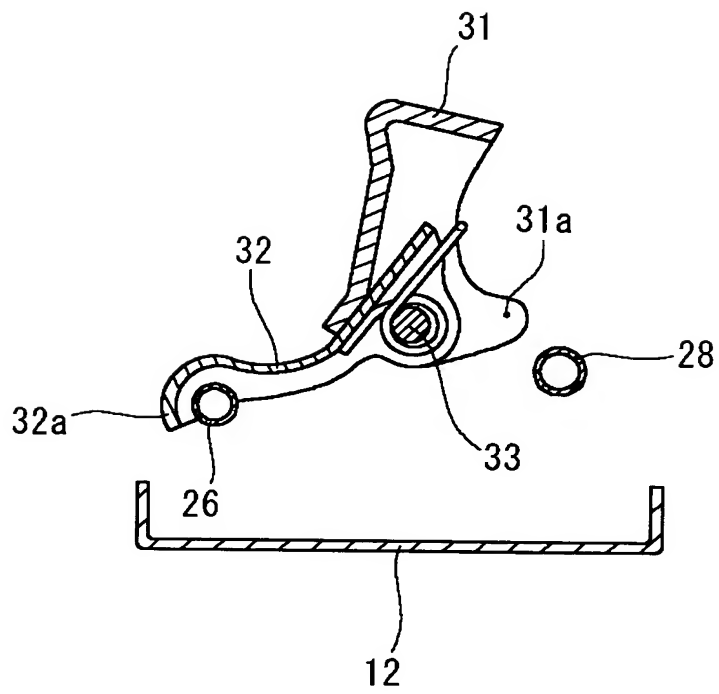
【図 6】



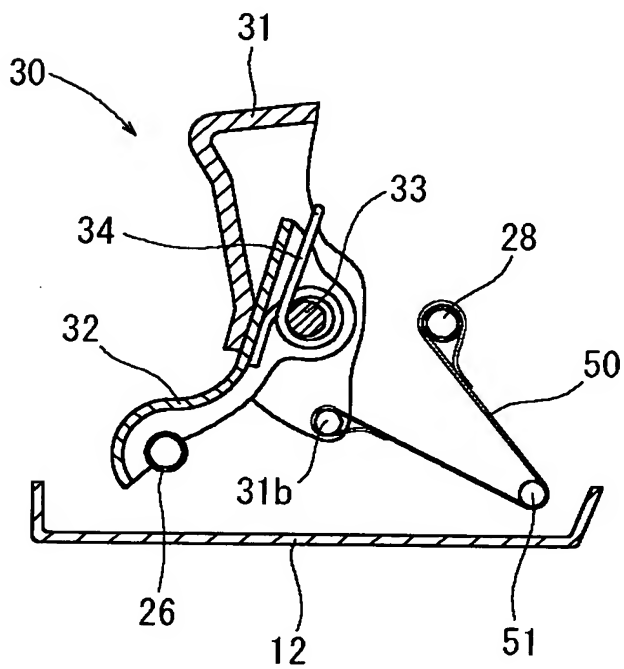
【図 7】



【図 8】



【図 9】





【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 シートを車体側に装着した状態でのロックを安定したものとし、かつシートの脱着操作を簡素化する。

【解決手段】 シートを車体側に対して脱着することが可能な車両用シートの脱着装置であって、前記シート側あるいは前記車体側の一方側に設けられたロック機構 2 0 と、他方側に設けられて前記ロック機構 2 0 によりロックされる被ロック部材とを備えている。前記ロック機構 2 0 は少なくとも二箇所に配置されており、かつこれらのロック機構 2 0 は連結部材（ロック用ロッド 2 6、ラチェット用ロッド 2 8）によって互いに連動するように構成されている。前記ロック機構 2 0 および前記被ロック部材は、前記シートの一方向の動作によって相互に脱着できるようになっている。前記ロック機構 2 0 は、操作部材（レバー 3 0）の操作によって前記連結部材を通じてロックの解除が可能になっている。

【選択図】 図 4

特願 2 0 0 2 - 2 7 3 7 7 6

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[ 0 0 0 1 0 1 6 3 9 ]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 2 8 日

[変更理由]

新規登録

住 所

愛知県豊田市吉原町上藤池 2 5 番地

氏 名

アラコ株式会社